

**STRATÉGIE POUR RÉDUIRE LA CONDUITE AVEC
FACULTÉS AFFAIBLIES 2010**

**Sommaire du rapport de contrôle sur la SRCFA
Progrès réalisés en 2004 et 2005**

Préparé pour

Conseil Canadien des administrateurs en transport motorisé
Comité permanent du CCATM sur la sécurité routière-recherche et politiques

et

Transports Canada

Préparer par

La foundation de recherches sur les blessures de la route au Canada
171, rue Nepean, bureau 200
Ottawa (Ontario)

© Canadian Council of Motor Transport Administrators and the
Minister of Public Works and Government Services,
represented by the Minister of Transport, 2006.

This publication may be reproduced without permission provided that its use
is solely for the purposes of private study, research, criticism, review or
newspaper summary and the source is fully acknowledged.

© Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et le
Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada,
représenté par le ministre des Transports, 2006.

Cette publication peut être reproduite sans permission à condition qu'elle
soit utilisée uniquement pour des études privées, de la recherche, de la
critique, de l'analyse ou pour faire l'objet d'un sommaire dans un journal
et que la source soit parfaitement identifiée.

Canadian Council of Motor Transport Administrators / Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé
2323 St. Laurent Blvd. / 2323 boul. St-Laurent
Ottawa, Ontario / Ottawa (Ontario)
K1G 4J8
Telephone / Tél: (613) 736-1003
Fax / Télécopieur: (613) 736-1395
E-mail / Cour. élec.: ccmta-secretariat@ccmta.ca
Internet: www.ccmta.ca

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Le *Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé* est un organisme sans but lucratif regroupant des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux chargés d'administrer, de réglementer et de contrôler le transport par véhicule automobile et la sécurité routière. L'organisation comprend également des membres associés du secteur privé et d'autres ministères gouvernementaux dont l'expertise et l'opinion sont mises à profit pour l'élaboration des stratégies et des programmes.

Le travail du CCATM est dirigé par trois comités permanents se réunissant deux fois par année. Leurs mandats sont les suivants:

- ▶ Le **Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules** est responsable de toutes les questions touchant l'immatriculation des véhicules automobiles, les normes et l'inspection des véhicules légers ainsi que la délivrance et le contrôle des permis de conduire.
- ▶ Le **Comité permanent sur la conformité et la réglementation** a pour mandat de chapeauter l'ensemble des activités liées au volet conformité des programmes touchant les conducteurs et les véhicules commerciaux, le transport des marchandises dangereuses et le transport routier commercial afin d'assurer l'uniformité des règlements et des programmes de contrôle au sein de toutes les administrations.
- ▶ Le **Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques** a pour rôle de coordonner les efforts déployés à l'échelle fédérale, provinciale et territoriale au chapitre de la sécurité routière. Il formule des recommandations en faveur de programmes de prévention routière, et développe les connaissances et les plans d'action propres à prévenir les collisions et à en réduire les conséquences.

Le Conseil d'administration du CCATM se réunit aussi deux fois par année pour s'occuper de la gestion globale de l'organisation, déterminer la direction des politiques et appuyer et diriger les comités permanents. Les recommandations des comités permanents sont ratifiées par le Conseil d'administration du CCATM.

Toutes les réunions des comités permanents sont ouvertes aux intervenants de l'industrie. L'adhésion corporative permet aux organismes privés et aux autres corps gouvernementaux intéressés aux questions de transport de véhicules motorisés et à la sécurité routière de prendre part des activités du CCATM et d'avoir un accès officiel du CCATM.

Pour de plus amples renseignements sur les projets et programmes du CCATM, veuillez communiquer avec le secrétariat.

RÉSUMÉ

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET INTRODUCTION

En 1990, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a chargé, après approbation, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) de mettre sur pied des programmes visant à réduire de 20 %, d'ici 1995, le nombre de décès sur les routes impliquant des conducteurs ayant les facultés affaiblies. Pour atteindre cet objectif, le Comité permanent du CCATM sur la sécurité routière – recherche et politiques a élaboré la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA). En 1995, le CCATM a prolongé la SRCFA pour une autre période de cinq ans – jusqu'en 2001 – avec comme objectif de réduire de 20 % le pourcentage de décès et de blessures graves impliquant l'alcool au volant.

La SRCFA 2001 comprend trois éléments de programme fondamentaux ayant trait à la dissuasion et à la sensibilisation, aux initiatives législatives, ainsi qu'aux communications. Chacun de ces éléments fondamentaux comprend :

◆ *Dissuasion et sensibilisation*

- Pendant la période des Fêtes, mettre en œuvre des campagnes combinées de dissuasion et de sensibilisation axées sur l'alcool au volant.
- Participer à d'autres campagnes de dissuasion et de sensibilisation également axées sur l'alcool au volant.

◆ *Législation*

- Mettre en œuvre des suspensions minimales du permis de conduire durant une année, trois années et cinq années, respectivement, pour la première, la deuxième et les condamnations subséquentes pour conduite avec facultés affaiblies au cours d'une période de cinq ans.

◆ *Communications*

- Planifier et élaborer des initiatives en matière de communications afin de promouvoir et d'accroître la visibilité de la SRCFA.

En plus de ces initiatives fondamentales, les administrations sont encouragées à adopter les mesures suivantes dans les domaines de l'éducation, de la législation, ainsi que des programmes d'évaluation et de traitement.

◆ Éducation

- Exiger la mise sur pied de programmes de formation des serveurs et des serveuses du secteur de la restauration et des bars comme condition de renouvellement des permis de vente d'alcool.
- Faire des efforts afin de renseigner et d'éduquer les policiers, les procureurs de la Couronne et l'appareil judiciaire sur la gravité du problème de la conduite avec facultés affaiblies.

◆ Législation

- Mettre en œuvre la suspension administrative du permis de conduire (ou toute autre mesure étalée sur 90 jours) à l'endroit des conducteurs dont le taux d'alcoolémie (TA) dépasse la limite légale (0,08) ou est en deçà de la limite permise du TA ou qui ont refusé de se soumettre à l'alcootest ou à un test d'alcoolémie.
- Établir un programme prévoyant l'installation d'un antidémarrreur avec éthylomètre comme partie intégrante d'un programme de restitution du permis de conduire.
- Prévoir des sanctions visant le véhicule, comme la saisie, la mise à la fourrière, l'immobilisation ou la confiscation, ou des mesures relatives à la plaque d'immatriculation, telles que l'étiquetage ou la saisie, pour la conduite pendant une période de suspension du permis de conduire.
- Supprimer les exemptions qui autorisent les contrevenants à conduire dans le cadre de leur travail pendant une période de suspension du permis de conduire.
- Mettre en œuvre d'autres mesures législatives afin de réprimer l'alcool au volant.

◆ Évaluation et traitement

- Établir des programmes obligatoires d'évaluation et de traitement à l'intention des contrevenants reconnus coupables de conduite en état d'ébriété.

La campagne SRCFA 2001 s'est officiellement terminée en décembre 2001. Lancée en 2002, la campagne SRCFA 2010 avait pour objectif de réduire de 40 % le pourcentage des usagers de la route mortellement ou grièvement blessés lors de collisions liées à

l'alcool. À l'instar des initiatives précédentes, la SRCFA 2010 recommande aux administrations d'adopter diverses mesures clés dans les secteurs suivants :

◆ ***Éducation et sensibilisation***

- Éduquer les policiers, les ministères de la Justice et l'appareil judiciaire quant à la nature et à la gestion du problème de l'alcool au volant et de ses conséquences.
- Mettre sur pied et maintenir des programmes de sensibilisation précoce dans les écoles (c'est-à-dire de la maternelle à la 12^e année) à l'aide de messages bien ciblés.
- Souligner les coûts associés à l'alcool au volant.
- Cibler et personnaliser les campagnes d'éducation selon les divers publics auxquels elles s'adressent.
- Autres

◆ ***Rôle des agents responsables de l'application***

- Former et encourager plus de policiers à devenir des experts en reconnaissance de drogues (ERD) et à avoir davantage recours aux tests de sobriété sur place.
- Simplifier les procédures afin de traiter des conducteurs qui ont consommé de l'alcool.
- Encourager les policiers à déposer davantage d'accusations criminelles, au lieu d'avoir recours aux suspensions de 24 heures du permis de conduire.
- Intervenir afin d'augmenter les ressources policières, pour que l'on perçoive qu'il est plus risqué de se faire arrêter.
- Encourager les policiers à utiliser des capteurs passifs, afin de les aider à enquêter sur les cas d'alcool au volant.
- Autres

◆ Initiatives politiques ou législatives

- Consigner et suivre les suspensions administratives sur route du permis de conduire à même le dossier du conducteur.
- Faire en sorte que le refus de se soumettre à un test de sobriété sur place constitue une infraction.
- Établir des sanctions progressives dans la réglementation provinciale, en fonction du taux d'alcoolémie constaté.
- Porter à dix ans la période de recherche rétrospective des sanctions en matière d'alcool au volant.
- Prévoir des seuils de taux d'alcoolémie (TA) moins élevés pour les conducteurs récidivistes.
- Profiter de toute innovation technique destinée à dissuader l'alcool au volant.

◆ Promotion de la santé

- Introduire des programmes obligatoires d'évaluation et de traitement, ainsi que des suivis ponctuels.
- Autres

◆ Liens

- Des représentants des secteurs médical et de la prévention des blessures, ainsi que d'autres organismes intéressés, devraient être encouragés à participer davantage à la SRCFA.
- Les liens avec les milieux de l'application de la loi et de la justice devraient être resserrés.

◆ Stratégie relative à l'alcoolémie sous le seuil criminel

Dans le cadre de la SRCFA 2010, le Groupe de travail sur la SRCFA formé par le Comité permanent du CCATM sur la sécurité routière – recherche et politiques a publié récemment un document intitulé *Stratégie relative à l'alcoolémie sous le seuil criminel*.

◆ Autres activités

- Établir ou concevoir d'autres initiatives ou programmes qui ne sont pas décrits plus haut, mais qui sont pertinents pour les SRCFA 2010 ou 2001.

La SRCFA 2010 met aussi l'accent sur plusieurs groupes cibles clés, y compris les buveurs invétérés, les nouveaux/jeunes conducteurs, les buveurs mondains, ainsi que les conducteurs ayant été l'objet d'une première sanction. On trouvera d'autres renseignements sur la SRCFA 2010 dans le site Web du CCATM, à www.ccmta.ca.

En avril 2003, la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada s'est vu confier, par le CCATM et par Transports Canada, le mandat de rédiger des rapports de contrôle décrivant le progrès accompli dans le traitement du problème de la conduite avec facultés affaiblies au cours des années civiles 2002, 2003, 2004 et 2005. Le présent rapport décrit le travail accompli jusqu'à maintenant relativement au rapport de contrôle pour l'année civile 2004.

PROGRÈS RÉALISÉ POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE LA SRCFA 2010

RECOMMANDATIONS

En 2004 et 2005, soit les troisième et quatrième années de la mise en vigueur de la SRCFA 2010, les administrations ont mis sur pied ou avaient déjà mis sur pied plusieurs des initiatives qui étaient recommandées. Le progrès accompli en 2004 et 2005 est résumé ci-après. Les pages suivantes soulignent les activités de 2005.

INITIATIVES DE LA SRCFA 2010 : 2004

ADMINISTRATION	ÉDUCATION ET SENSIBILISATION	APPLICATION DE LA LOI	INITIATIVES POLITIQUES / LÉGISLATIVES	PROMOTION DE LA SANTÉ	LIENS	AUTRES ACTIVITÉS
Territoires du Nord-Ouest			✓	✓		✓
Nunavut	✓	✓			✓	
Yukon	✓	✓	✓		✓	
Colombie-Britannique	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Alberta	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Saskatchewan	✓	✓	✓	✓	✓	
Manitoba	✓	✓	✓	✓		✓
Ontario	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Québec	✓	✓	✓	✓	✓	
Nouveau-Brunswick	✓	✓		✓	✓	
Nouvelle-Écosse	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Île-du-Prince-Édouard	✓	✓	✓	✓	✓	
Terre-Neuve-et-Labrador	✓	✓	✓	✓	✓	✓

INITIATIVES DE LA SRCFA 2010 : 2005

ADMINISTRATION	ÉDUCATION ET SENSIBILISATION	APPLICATION DE LA LOI	INITIATIVES POLITIQUES / LÉGISLATIVES	PROMOTION DE LA SANTÉ	LIENS	AUTRES ACTIVITÉS
Territoires du Nord-Ouest			✓	✓		✓
Nunavut	✓	✓			✓	
Yukon	✓	✓	✓		✓	✓
Colombie-Britannique	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Alberta	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Saskatchewan	✓	✓	✓	✓	✓	
Manitoba	✓	✓	✓	✓		✓
Ontario	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Québec	✓	✓	✓	✓	✓	
Nouveau-Brunswick	✓	✓		✓	✓	
Nouvelle-Écosse	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Île-du-Prince-Édouard	✓	✓	✓	✓	✓	
Terre-Neuve-et-Labrador	✓	✓	✓	✓	✓	✓

◆ Éducation et sensibilisation

- En 2005, onze administrations – le Nunavut, le Yukon, la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador – disposaient de programmes visant à éduquer les policiers, les ministères de la Justice et l'appareil judiciaire sur la nature et la gestion du problème de l'alcool au volant et de ses conséquences.
- Onze administrations – le Nunavut, le Yukon, la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard – avaient déjà un programme de sensibilisation qui ciblait un public plus jeune (c'est-à-dire de la maternelle à la 12^e année).
- Dix administrations – la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador – y soulignent les coûts associés à l'alcool au volant.
- Onze administrations – la Colombie-Britannique, le Yukon, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador – disposaient de programmes qui ciblaient un public précis (par exemple, les conducteurs désignés, les aînés ou les hommes de 35 à 44 ans).

◆ Le rôle des agents responsables de l'application de la loi

- À compter de 2005, onze administrations – la Colombie-Britannique, le Yukon, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador – avaient soit offert de la formation à des agents afin qu'ils deviennent des experts en reconnaissance de drogues (ERD), soit encouragé une plus grande utilisation des tests de sobriété sur place.
- Quatre administrations – l'Alberta, la Saskatchewan, l'Ontario et la Nouvelle-Écosse – avaient rationalisé la procédure visant à traiter les cas d'alcool au volant.
- Quatre administrations – l'Alberta, la Saskatchewan, l'Ontario et l'Île-du-Prince-Édouard – encourageaient leurs agents à déposer davantage d'accusations criminelles, au lieu de simples suspensions du permis de conduire pendant 24 heures.

- Des efforts de démarchage étaient en cours au sein de dix administrations – le Nunavut, le Yukon, la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard – afin d'affecter davantage de ressources policières de sorte à accroître la perception que l'on risque de se faire arrêter.
- Deux administrations – la Saskatchewan et le Nouveau-Brunswick – encourageaient l'utilisation de capteurs passifs, afin d'aider les policiers à enquêter sur les conducteurs ayant consommé de l'alcool.

◆ **Initiatives politiques et législatives**

- À l'exception du Québec, toutes les administrations possèdent une version de la suspension administrative immédiate (interdiction) du permis de conduire pour une période de 12 ou 24 heures. Neuf de ces administrations – la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve-et-Labrador, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest (depuis décembre 2004) – consignent actuellement cette suspension de courte durée au dossier du conducteur. La plupart des administrations prévoient des suspensions administratives plus longues (par exemple, 90 jours) à l'endroit des contrevenants dont le TA se situait au-dessus de 0,08, et ces infractions sont consignées au dossier du conducteur.
- Au Manitoba, au Québec et dans les Territoires du Nord-Ouest, le refus d'accepter un test de sobriété sur place constitue une infraction.
- Trois administrations – le Yukon, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest – prévoient des sanctions progressives selon le niveau de TA dans leurs règlements.
- Dix administrations – la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario, le Québec, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve-et-Labrador, ainsi que les Territoires du Nord-Ouest – ont prolongé à dix ans la période de recherche rétrospective des sanctions en matière d'alcool au volant.
- Un seuil de TA moins élevé à l'endroit des conducteurs récidivistes a été institué au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et en Ontario.
- Huit administrations – l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario, le Québec, Terre-Neuve-et-Labrador, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon

– ont profité des percées technologiques (les systèmes antidémarrageurs, par exemple) afin de faciliter leur travail d'application de la loi.

◆ **Promotion de la santé**

- À compter de 2005, toutes les administrations, sauf le Nunavut, avaient introduit des programmes obligatoires d'évaluation et de traitement.

◆ **Liens**

- Au sein de dix administrations – le Yukon, la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador – des représentants des secteurs tant médical que de la prévention des blessures, ainsi que des intervenants d'autres organismes intéressés, ont été encouragés à participer davantage à la SRCFA.
- Les liens avec les communautés chargées de l'application de la loi et de la justice ont été resserrés au sein de onze administrations, soit le Nunavut, le Yukon, la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, ainsi que Terre-Neuve-et-Labrador.

◆ **Stratégie relative à l'alcoolémie sous le seuil criminel**

- Plusieurs administrations ont déjà adopté ou mis en œuvre certaines stratégies recommandées à l'égard de l'alcoolémie sous le seuil criminel.

◆ **Autres activités**

- D'autres initiatives ou programmes qui n'ont pas été décrits ci-dessus, mais qui sont pertinents à la SRCFA 2010 ou à la SRCFA 2001, ont déjà été mis en place au sein de neuf administrations – les Territoires du Nord-Ouest, le Yukon, la Colombie-Britannique, l'Alberta, le Manitoba, l'Ontario, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, ainsi que Terre-Neuve-et-Labrador. Par exemple, la Société d'assurance publique du Manitoba fournit des fonds à la *Manitoba Association of School Trustees* (MAST) afin de voir à la bonne marche du programme *Safe Graduation and Teens Against Drunk Driving* (TADD).

PROGRÈS RÉALISÉ AFIN D'ATTEINDRE L'OBJECTIF DE LA SRCFA 2010

L'objectif de la stratégie SRCFA 2010 est de réduire de 40 % le pourcentage de blessures mortelles et graves liées à l'alcool au volant d'ici 2010. Après examen des données reliées au problème de l'alcool et des collisions, on note une diminution au Canada depuis le lancement de la SRCFA 2010, en 2002. Voici les conclusions des analyses :

- ◆ Une diminution de 7,9 % du pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool. Ce nombre est passé de 38 % au cours de la période de référence (1996-2001) à 35 % en 2004;
- ◆ Une diminution de 5,4 %, parmi la totalité des collisions mortelles¹, du pourcentage d'implication de l'alcool. Ce nombre est passé de 36,9 % au cours de la période de référence (1996-2001) à 34,9 % en 2004;
- ◆ Une diminution de 9,1 % du pourcentage des décès impliquant des conducteurs ayant consommé de l'alcool². Ce nombre est passé de 33 % au cours de la période de référence (1996-2001) à 30 % en 2004.
- ◆ Une diminution de 10,5 % du pourcentage des conducteurs grièvement blessés au cours de collisions où l'alcool entrait en ligne de compte. Ce nombre est passé de 19 % au cours de la période de référence (1996-2001) à 17 % en 2004.

Ainsi, ces dernières années, dans l'ensemble du Canada, on constate une nette amélioration du problème des collisions liées à l'alcool. Toutefois, il faut prendre d'autres mesures si l'on veut atteindre la réduction de 40 % souhaitée dans le cadre de la SRCFA 2010. En effet, l'examen de données récentes indique que le problème demeure entier. Nous constatons par exemple que :

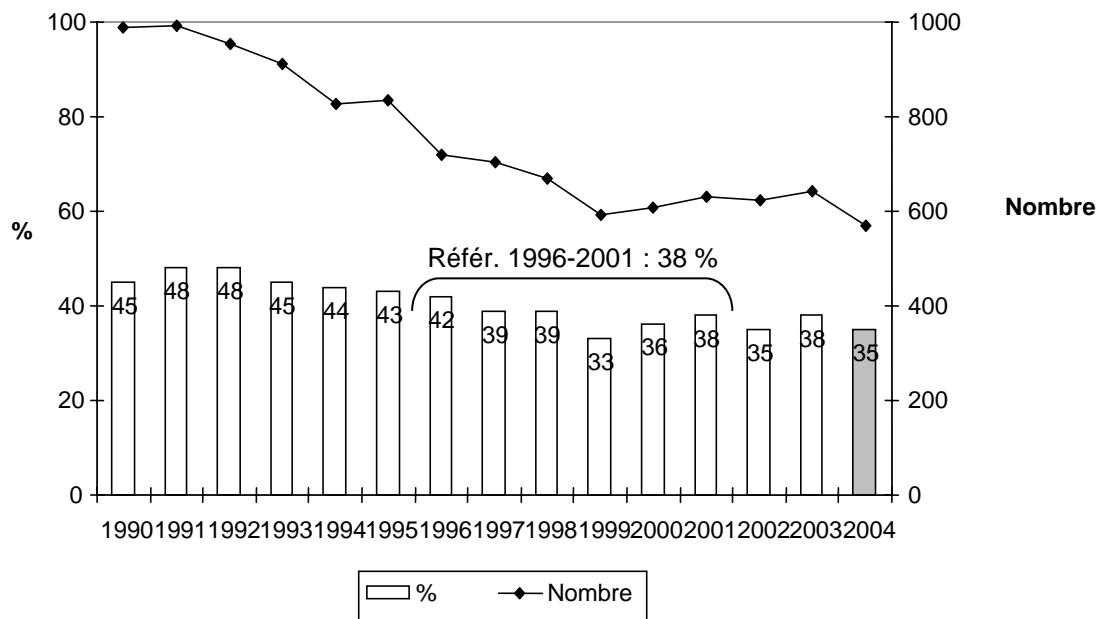
- ◆ 35 % de tous les conducteurs mortellement blessés lors de collisions en 2004 avaient consommé de l'alcool;
- ◆ chez la grande majorité des conducteurs mortellement blessés après avoir consommé de l'alcool, un important pourcentage (environ 80 %) accusaient un taux d'alcoolémie (TA) supérieur à la limite légale (80 mg %); et quelque 458 conducteurs qui ont été mortellement blessés au Canada en 2004 avaient un taux d'alcool qui dépassait la limite légale;

¹ « collisions (mortelles) où l'alcool entrait en ligne de compte » comprend les collisions qui se sont produites sur ou hors route à bord de n'importe quel type de véhicule motorisé et au cours desquelles le conducteur avait consommé de l'alcool, ainsi que les décès de piétons qui avaient consommé de l'alcool tandis que le conducteur, lui, avait survécu et était sobre.

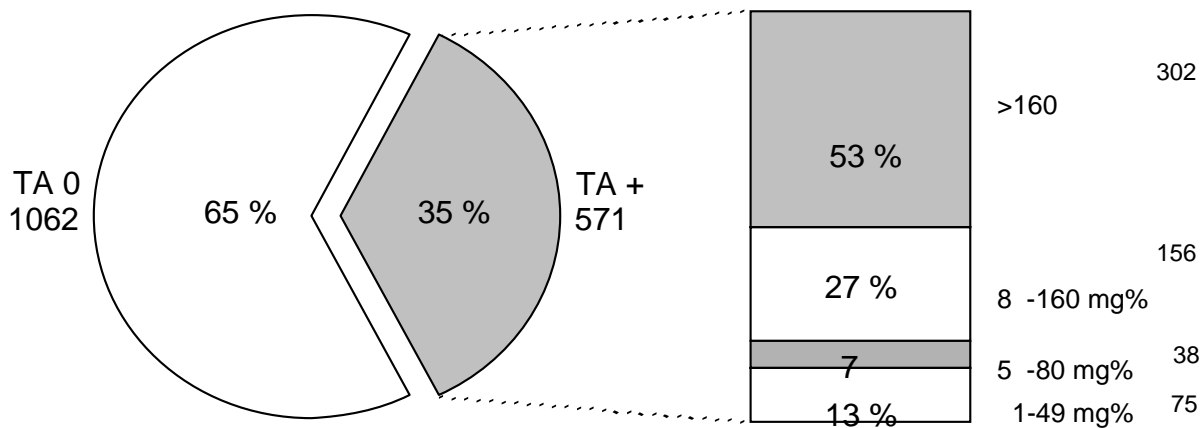
² « collisions mortelles impliquant des véhicules motorisés et un conducteur ayant consommé de l'alcool » se borne aux décès qui n'impliquent que les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et qui conduisaient un véhicule motorisé de type courant sur une voie publique.

- ◆ parmi les conducteurs mortellement blessés après avoir consommé de l'alcool, un important pourcentage (53 %) avait un taux d'alcoolémie supérieur à 160 mg %;
- ◆ en 2004, l'alcool a été la cause de 34,9 % des collisions mortelles impliquant des véhicules motorisés¹ – 1 052 personnes ont trouvé la mort lors de collisions liées à l'alcool en 2004;
- ◆ en 2004, 30 % des collisions mortelles impliquaient un conducteur ayant consommé de l'alcool² – quelque 815 personnes sont décédées sur des routes publiques lors de collisions dans lesquelles au moins un des conducteurs avait consommé de l'alcool;
- ◆ en 2004, 17 % des conducteurs ont été impliqués dans des collisions causant des blessures graves et liées à l'alcool.

Nombre et pourcentage de conducteurs mortellement blessés dont le test d'alcoolémie était positif au Canada : 1990-2004*



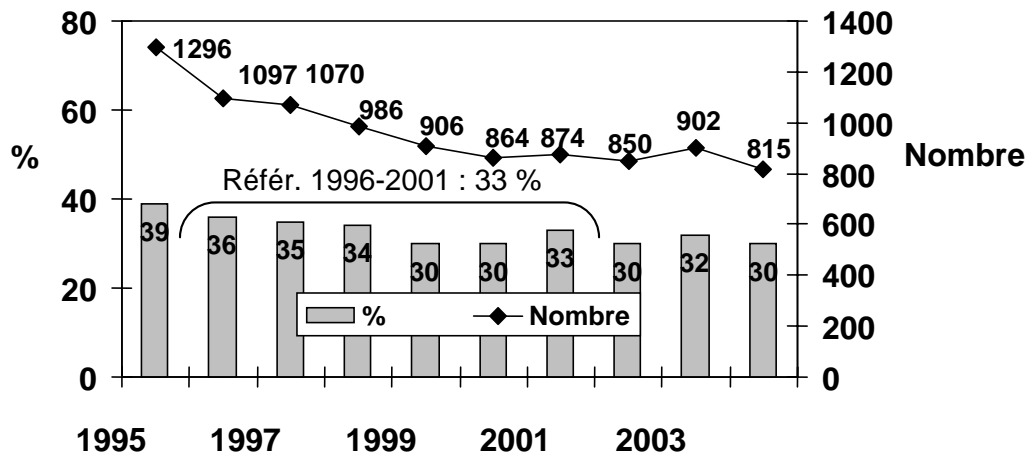
Taux d'alcoolémie (TA) ** des conducteurs mortellement blessés * : Canada, 2004



* Conducteurs de bicyclettes, de motoneiges, de tracteurs agricoles et d'autres véhicules hors route non compris.

** Nombres estimatifs obtenus d'après la répartition des résultats des tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs.

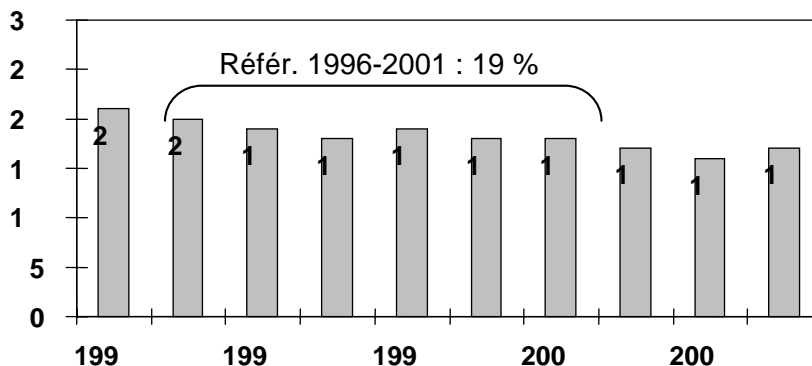
Nombre* et pourcentage de collisions mortelles++ impliquant un conducteur qui avait consommé de l'alcool : Canada 1995-2004



* Données estimatives obtenues à partir du pourcentage de collisions mortelles pour lesquelles des renseignements permettaient de confirmer la consommation d'alcool.

++ Seulement sur des routes publiques où se déplacent les principaux types de véhicules.

Pourcentage de conducteurs impliqués dans des collisions mortelles occasionnant des blessures graves et liées à l'alcool* : Canada** 1995-2004



* Collisions impliquant un seul véhicule et survues pendant la nuit, ainsi que les collisions impliquant plusieurs véhicules survues à d'autres moments, selon le rapport de police qui confirme la consommation d'alcool.

** Sauf la C.-B. et le Yukon, car les rapports de police et les bases de données ne mentionnent pas la gravité des blessures.